

แนวทางและวิธีการดำเนินงานส่วนที่ 3
งานจัดทำแผนการพัฒนาศูนย์กลางการกระจายสินค้าจังหวัดพิษณุโลก
สู่การเป็น Logistics Hub

4.1 เสนอแนะแนวทางการเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการเป็นจังหวัดศูนย์กลางการกระจายสินค้า

ผลการรวบรวมข้อมูลจากผลการศึกษาในต่างประเทศที่ใช้ในการคัดเลือกทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้า และได้ทำการประมวลหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่ใช้ในการเพิ่มศักยภาพให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าประเภทต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย (1) ศูนย์โลจิสติกส์การขนส่ง Transport Logistics Hub ซึ่งแบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ International Transport Logistics Hub และ Regional Transport Logistics Hub (2) ศูนย์กลางโลจิสติกส์การค้า Trade Logistics Hub ซึ่งแบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ International Trade Logistics Hub และ Regional Trade Logistics Hub (3) ศูนย์กลางโลจิสติกส์อุตสาหกรรม Industrial Logistics Hub ซึ่งแบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ International Industrial Logistics Hub และ Regional Logistics Hub และ (4) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ Freight Village ซึ่งแบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ International Freight Village และ Regional Freight Village โดยเป็นการศึกษาจากศูนย์โลจิสติกส์ประเภทต่างๆ ในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ ปัจจัยด้านเงื่อนไขที่มีความจำเป็น และเงื่อนไขสนับสนุนต่างๆ ที่เอื้อต่อความสำเร็จในการจัดตั้งและดำเนินงานของศูนย์กลางโลจิสติกส์และกระจายสินค้า

องค์ประกอบต่างๆ ในการพิจารณาลักษณะการจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์และการกระจายสินค้า ในภาพรวม ประกอบด้วย

1. ความพร้อมของสภาพเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic Strengths) เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักในระดับน้อยในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้า
2. ความพร้อมของตลาดและอุปสงค์การกระจายสินค้า (Market Demand Characteristics) เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักในระดับมากในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้า
3. ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Capital) เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักในระดับมากในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้า
4. ความพร้อมด้านนโยบายและกฎระเบียบ (Policies and Regulations) เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักในระดับปานกลางในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้า

5. ความพร้อมของหน่วยงานและสถาบันที่เกี่ยวข้อง (Institutional Characters)

เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักในระดับปานกลางในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้า

6. ความพร้อมด้านสังคม ทรัพยากรมนุษย์ และสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักใน

ระดับปานกลางในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้า

7. ระดับการเปิดสู่ความเป็นนานาชาติ เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักในระดับมากที่สุดในการ

ประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้านานาชาติ แต่เป็นปัจจัยที่มีน้ำหนักน้อยในการประเมินความสำเร็จของการดำเนินธุรกรรมการกระจายสินค้าภายในประเทศ

จากการประเมินด้วยองค์ประกอบการต่างๆ ที่ประกอบด้วยโอกาส อุปสรรค จุดแข็งและจุดอ่อน ในการจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ด้วยการศึกษาคู่เทียบเคียงและข้อมูลภูมิคุ้มกันที่สัมพันธ์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งและกระจายสินค้าในส่วนกลางและภูมิภาค และผู้ประกอบการในส่วนกลางและภูมิภาค และการจัดประชุมหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในจังหวัดพิษณุโลก พบว่าประเภทของศูนย์โลจิสติกส์ที่ได้นำมาศึกษาถึงความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ประกอบด้วย

1) ศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport Logistics Hub) แบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Transport Logistics Hub) และศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ภายในภูมิภาค (Regional Transport Logistics Hub)

2) ศูนย์การค้าส่งค้าปลีกและโลจิสติกส์ (Trade Logistics Hub) แบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ศูนย์การค้าส่งค้าปลีกและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Trade Logistics Hub) และศูนย์การค้าส่งค้าปลีกและโลจิสติกส์ภายในภูมิภาค (Regional Transport Logistics Hub)

3) ศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ (Industrial Logistics Hub) แบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Industrial Logistics Hub) และศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ภายในภูมิภาค (Regional Industrial Logistics Hub)

4) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park/Freight Village) แบ่งเป็นประเภทย่อย ได้แก่ เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Park) และเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ภายในภูมิภาค (Regional Logistics Park)

ผลการประเมินพบว่า ปัจจุบันจังหวัดพิษณุโลกต้องเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาเป็น ศูนย์โลจิสติกส์ในทุกๆ รูปแบบ โดยเฉพาะการยกระดับบทบาทของจังหวัดพิษณุโลกให้ก้าวไปสู่ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Hub) เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลกยังมี คะแนนที่ได้รับจากกลุ่มหัวข้อ “ระดับการเปิดสู่ความเป็นนานาชาติ” น้อยมาก อย่างไรก็ตาม หากจะพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค (Regional Logistics Hub) โดยคัดกรองจากศูนย์โลจิสติกส์ทั้ง 4 ประเภทแล้ว รูปแบบที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดสำหรับจังหวัด พิษณุโลก เรียงตามลำดับ ได้แก่

- 1) **เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village)** โดยจังหวัดกำหนดให้เขตพื้นที่ ที่มีศักยภาพในจังหวัดพิษณุโลกที่มีโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคที่เหมาะสม เช่น ถนน ที่ผ่านเข้าออก ด้านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก ระบบไฟฟ้า ประปา ระบบรักษา ความปลอดภัย ระบบป้องกันน้ำท่วม สถานีบริการน้ำมันสำหรับรถบรรทุก ลานจอด รถบรรทุก เป็นต้น และจัดสรรพื้นที่ให้ภาคเอกชนที่สนใจมาใช้พื้นที่ที่กำหนดดำเนิน กิจกรรมด้านการขนส่ง เก็บรักษาสินค้า กระจายสินค้า โดยภายในอาจประกอบด้วย ผู้ให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าส่วนบุคคล (Private Logistics Service Provider) และผู้ให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าสาธารณะ (Public Logistics Service Provider)
- 2) **ศูนย์โลจิสติกส์การขนส่ง (Transport Logistics Hub)** โดยสนับสนุนให้มี ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งสินค้าที่มีการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งทางราง และทางถนน หรืออาจเป็นชุมทางการขนส่งสินค้าทางรางและชุมทางการขนส่งสินค้าทาง ถนนภายในพื้นที่ที่มีศักยภาพของจังหวัดที่มีการจัดเตรียมพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่ง อำนวยความสะดวกในการให้บริการ
- 3) **ศูนย์โลจิสติกส์การค้า (Trade Logistics Hub)** โดยสนับสนุนให้มีศูนย์ค้าส่งค้าปลีก สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ รวมทั้งส่งเสริมให้มีผู้ค้าทั้งรายใหญ่ และรายย่อย ผู้รวบรวมและกระจายสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งมาให้บริการภายใน ศูนย์โลจิสติกส์การค้า โดยผู้บริหารศูนย์โลจิสติกส์การค้าจัดเตรียมพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการ และทำการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่งเข้ามาภายในพื้นที่มากขึ้น

ดังนั้น รูปแบบที่เหมาะสมที่สุดในการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ควรมีการ ดำเนินการในรูปแบบเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village หรือ Logistics Park) อย่างไรก็ตาม ในการเพิ่มศักยภาพจังหวัดพิษณุโลกให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์อย่างยั่งยืนควรเน้นการปรับ/ยกระดับ ความพร้อมในด้านอื่นๆ เพิ่มขึ้น ได้แก่

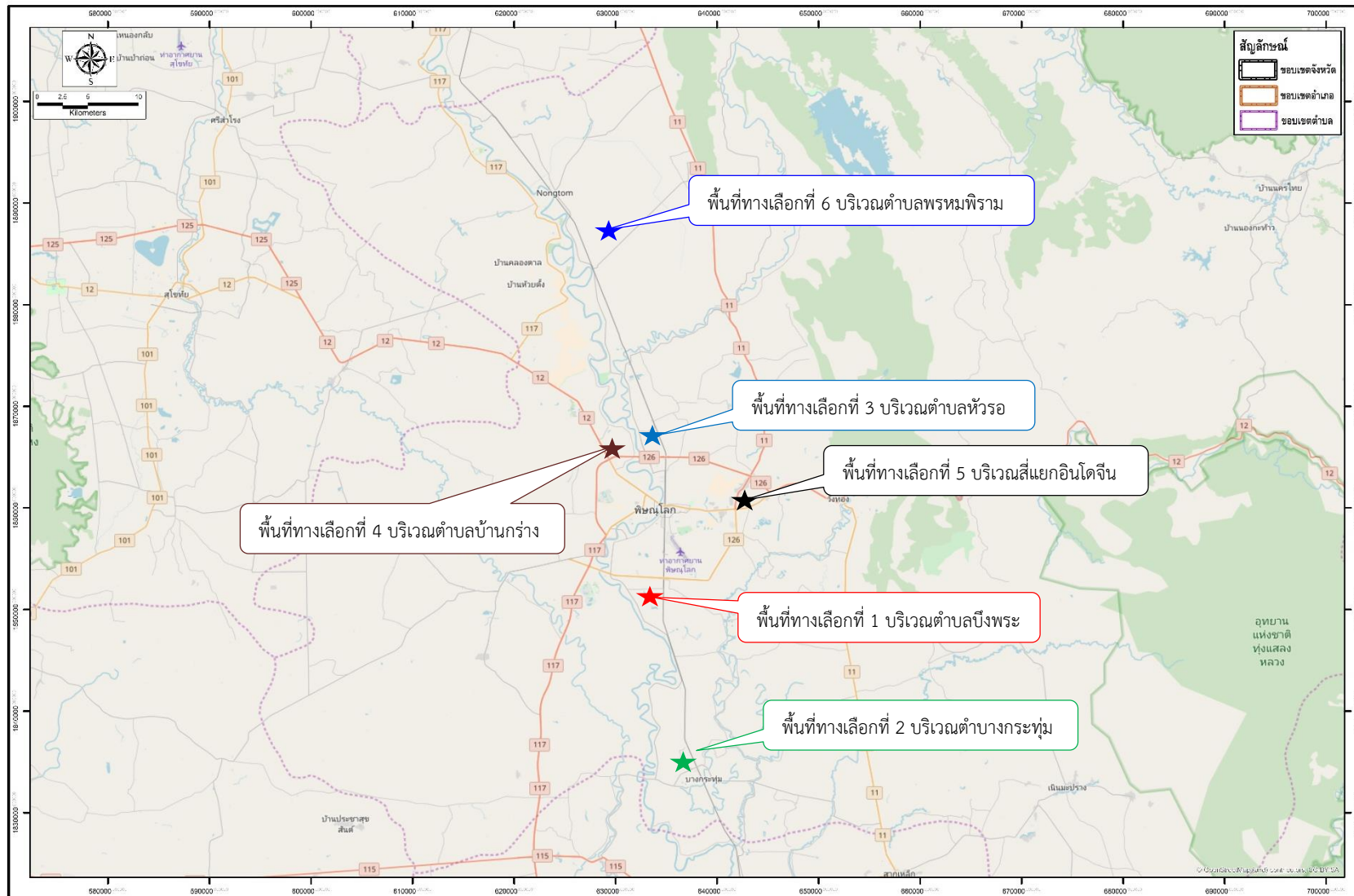
- 1) **ความพร้อมของตลาดและอุปสงค์การกระจายสินค้า** โดยเฉพาะการพัฒนาเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจการเกษตรและเศรษฐกิจบริการในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียง เช่น สุโขทัย และอุตรดิตถ์ เป็นต้น เพื่อกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์ในการใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพิ่มขึ้น และการส่งเสริมการซื้อขายสินค้าด้วยระบบออนไลน์ เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการจัดตั้งศูนย์เก็บรวบรวมและกระจายสินค้าออนไลน์ในจังหวัดพิษณุโลก
- 2) **ความพร้อมด้านนโยบายและกฎระเบียบ** โดยกฎระเบียบที่สำคัญยังไม่เอื้อต่อการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ในจังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ กฎระเบียบผังเมือง การจัดการปัญหาการจราจรแออัดในเขตเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน
- 3) **ระดับการเปิดสู่ความเป็นนานาชาติ** โดยการยกระดับให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศจะต้องผลักดันให้มีการลงทุนของธุรกิจต่างชาติหรือธุรกิจที่มีการส่งออก/นำเข้ามากขึ้นในจังหวัดพิษณุโลก การส่งเสริมให้มีการจัดตั้งด่านศุลกากร และหน่วยงานที่สามารถออกใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออกกระหว่างประเทศได้ การส่งเสริมการจัดตั้งธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและตัวแทนออกของรับอนุญาตในจังหวัดพิษณุโลก และการส่งเสริมให้มีการเดินรถบรรทุกขนส่งสินค้า/รถไฟบรรทุกสินค้าที่ผ่านจังหวัดพิษณุโลก

4.2 งานคัดเลือกโครงการนำร่องในพื้นที่ที่มีความเหมาะสม เพื่อนำไปออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design Drawings)

เพื่อให้การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลก มีความคุ้มค่าและมีความเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าของพื้นที่ จึงจำเป็นต้องมีการพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก โดยการดำเนินงานคัดเลือกโครงการนำร่องในพื้นที่ ที่มีความเหมาะสมเพื่อนำไปออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design Drawings) มีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 พื้นที่ทางเลือกสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (Logistics Hub)

ผลการรวบรวมข้อมูลพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (Logistics Hub) โดยการกำหนดพื้นที่ทางเลือก และพิจารณาผลการศึกษาดังปัจจัยที่มีผลต่อการพิจารณาเลือกใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยหลัก ได้แก่ ความใกล้แหล่งผลิต/บริโภค ความใกล้สำหรับการจัดหาแรงงาน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อเมืองและชุมชน ความสะดวกของโครงข่ายคมนาคม ความง่ายในการจัดหาพื้นที่ และข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ โดยได้กำหนดพื้นที่ทางเลือกไว้จำนวน 6 พื้นที่ ประกอบด้วย 1) บริเวณตำบลบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 2) บริเวณตำบลบางกระทุ่ม อำเภอบางกระทุ่ม จังหวัดพิษณุโลก 3) บริเวณตำบลหัวรอ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 4) บริเวณตำบลบ้านกร่าง อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 5) บริเวณสี่แยกอินโดจีน ตำบลสมอแข อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก และ 6) บริเวณตำบลพรหมพิราม อำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลก ดังแสดงในรูปที่ 4.2-1



รูปที่ 4.2-1 ตำแหน่งพื้นที่ทางเลือกสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Hub)

เมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมที่จะให้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (Logistics Hub) ทำหน้าที่เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างระบบถนนกับระบบราง เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพื่อความสะดวกคล่องกับนโยบายทางด้านโลจิสติกส์พบว่าพื้นที่ทางเลือกที่ 4 บริเวณ ตำบลบ้านกร่าง และทางเลือกที่ 5 บริเวณสี่แยกอินโดจีนไม่มีความเหมาะสมเพียงพอสำหรับการพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เนื่องจากพื้นที่ทั้ง 2 แห่ง ตั้งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันที่จะทำการพัฒนาเป็นรถไฟทางคู่ในอนาคต การที่จะทำการก่อสร้างทางรถไฟแยกออกจากแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบันจะต้องใช้เงินลงทุนที่สูง รวมถึงจะมีกระทบต่อประชาชนด้านการเวนคืนมาก ดังนั้นจึงตัดพื้นที่ทางเลือกที่ 4 บริเวณ ตำบลบ้านกร่าง และพื้นที่ทางเลือกที่ 5 บริเวณสี่แยกอินโดจีนออกจากพื้นที่ทางเลือกที่จะนำมาใช้ในการคัดเลือก ส่งผลให้พื้นที่ทางเลือกที่นำมาศึกษาคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนา ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกมี 4 แห่ง ประกอบด้วย

- 1) บริเวณตำบลบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก
- 2) บริเวณตำบลบางกระทุ่ม อำเภอบางกระทุ่ม จังหวัดพิษณุโลก
- 3) บริเวณตำบลหัวรอ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก
- 4) บริเวณตำบลพรหมพิราม อำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลก

4.2.2 การคัดเลือกพื้นที่ทางเลือกสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Hub)

การคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก พิจารณาจากความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ด้วยปัจจัยต่างๆ โดยมีรายละเอียดการคัดเลือกพื้นที่ทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

1) ปัจจัยสำหรับการคัดเลือก

การคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก พิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการก่อสร้างและบริหารจัดการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ ความใกล้แหล่งผลิต/บริโภค ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ผลกระทบต่อเมืองและชุมชน ความสะดวกของโครงข่ายคมนาคม ความยากง่ายในการจัดหาพื้นที่ และข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ โดยได้ทำการจัดปัจจัยต่างๆ ออกเป็น 4 กลุ่มปัจจัยหลัก ประกอบด้วย

1. ปัจจัยด้านวิศวกรรม
2. ปัจจัยด้านการลงทุน
3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเบื้องต้น
4. ปัจจัยด้านกฎหมาย

โดยแต่ละปัจจัยหลักจะประกอบด้วยปัจจัยย่อยต่างๆ มีรายละเอียดดังนี้

- **ด้านวิศวกรรม ได้แก่**
 - ด้านลักษณะพื้นที่ ข้อจำกัดด้านภูมิประเทศ พิจารณาจาก สภาพพื้นที่ที่เป็นที่ราบหรือที่เนินและพื้นที่เป็นพื้นน้ำท่วมหรือไม่
 - ด้านการคมนาคมและขนส่ง พิจารณาจาก ลักษณะ/ประเภทและสภาพ การให้บริการของโครงข่ายและระบบคมนาคมขนส่งบริเวณพื้นที่ในปัจจุบัน รวมถึงแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและขนส่งในอนาคต เป็นต้น เนื่องจาก พื้นที่ที่มีโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่งที่ดีและหลากหลายจะช่วยให้ การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วเกิดการเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง สินค้าระหว่างประเภทได้อย่างดี
 - ความใกล้แหล่งผลิต/บริโภคหลัก พิจารณาจาก ระยะทางของพื้นที่กับแหล่งผลิต สินค้าที่สำคัญที่คาดการณ์ว่าจะมาใช้เลือกใช้ศูนย์โลจิสติกส์ รวมถึงระยะทาง ของพื้นที่กับแหล่งบริโภค โดยพื้นที่ที่อยู่ใกล้แหล่งผลิต/บริโภคหลัก จะช่วย ดึงดูดให้เกิดการเข้ามาใช้ศูนย์โลจิสติกส์
 - ปริมาณการขนส่งสินค้า พิจารณาจาก ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะ เข้ามาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ ในอนาคต
- **ด้านการลงทุน ได้แก่**
 - ด้านการจัดหาที่ดิน พิจารณาจากประเภทของที่ดินว่าที่ดินบริเวณดังกล่าวเป็นที่ ของภาครัฐหรือของเอกชน ซึ่งจะสะท้อนให้ทราบถึงความยากง่ายในการได้มา ของพื้นที่รวมถึงต้นทุนของโครงการ ซึ่งพื้นที่ทางเลือกที่เป็นที่ดินของรัฐจะมีความเหมาะสมสูงกว่าพื้นที่ที่เป็นของเอกชน
 - ด้านค่าในการลงทุน พิจารณาจากต้นทุนค่าก่อสร้างและค่าเวนคืนที่ดินสำหรับ การพัฒนาโครงการ โดยพื้นที่ที่มีค่าลงทุนต่ำจะเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสม สูงกว่าพื้นที่ที่มีค่าลงทุนสูง
- **ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเบื้องต้น** พิจารณาจากผลกระทบเบื้องต้นที่จะเกิดขึ้น เนื่องจากการพัฒนาโครงการโดยพิจารณาจากบริเวณพื้นที่ทางเลือกนั้น มีพื้นที่ อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (วัด โรงเรียน โรงพยาบาล) อยู่ใกล้หรือไม่ (พิจารณา ที่ระยะ 1 กิโลเมตร) และมีชุมชน หมู่บ้าน หรือบ้านเรือนของประชาชนอยู่ใกล้ พื้นที่หรือไม่ โดยพื้นที่ทางเลือกที่ไม่มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (วัด โรงเรียน โรงพยาบาล) และชุมชนอยู่ใกล้พื้นที่จะเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมสูงกว่าพื้นที่ ทางเลือกที่มีพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม (วัด โรงเรียน โรงพยาบาล) และชุมชน อยู่บริเวณพื้นที่โครงการ

- **ด้านกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง** พิจารณาจากข้อกำหนดทางด้านผังเมือง โดยพื้นที่ทางเลือกที่ไม่ขัดกับข้อกำหนดทางผังเมือง จะเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมมากกว่าพื้นที่ทางเลือกที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดทางผังเมือง เป็นต้น

2) คำนำน้หนักของปัจจัยสำหรับการคัดเลือก

จากปัจจัยข้างต้นกำหนดค่าน้ำหนักของแต่ละปัจจัยเพื่อนำไปทำการคัดเลือกพื้นที่ได้ดังแสดงในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 คำนำน้หนักของปัจจัยสำหรับการคัดเลือก

ด้าน	ปัจจัย	ค่าน้ำหนัก
1. ด้านวิศวกรรม (40 คะแนน)	1.1 ลักษณะพื้นที่ ข้อจำกัดด้านภูมิประเทศ	10
	1.2 การคมนาคมและขนส่ง	10
	1.3 ความใกล้เคียงแหล่งผลิต/บริโภคหลัก	10
	1.4 ปริมาณการขนส่งสินค้า	10
2. ด้านการลงทุน (30 คะแนน)	2.1 การจัดหาที่ดิน	10
	2.2 ค่าลงทุน	20
3. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเบื้องต้น (20 คะแนน)	3.1 ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	10
	3.2 ผลกระทบต่อชุมชน	10
4. ด้านกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง (10 คะแนน)	ความสอดคล้องกับข้อกำหนดทางผังเมือง	10

3) ผลการคัดเลือกพื้นที่ทางเลือกสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

จากผลการพิจารณาให้คะแนนพื้นที่ทางเลือกในแต่ละปัจจัยย่อย ครอบคลุมด้านวิศวกรรม ด้านการลงทุน ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเบื้องต้น ด้านกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และความคิดเห็นจากประชาชน ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยการประเมินคุณค่า (Rating) ของข้อมูลในแต่ละปัจจัยย่อยออกมาเป็นค่าตัวคูณ (Mark Up Factor) เพื่อจัดลำดับความสำคัญของแต่ละพื้นที่ทางเลือกจากนั้นนำค่าตัวคูณดังกล่าวไปคูณกับน้ำหนักคะแนนของปัจจัยย่อยต่างๆ ก็จะได้คะแนนในแต่ละปัจจัยย่อยออกมาและเมื่อนำคะแนนของปัจจัยย่อยมารวมกันจะได้คะแนนรวมในแต่ละด้าน ซึ่งผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ทางเลือกที่มีความเหมาะสมมากที่สุดคือพื้นที่ทางเลือกที่ 1 บริเวณตำบลบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก ได้คะแนนรวม 77.82 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 4.2-2 โดยมีจุดเด่นที่พื้นที่มีตำแหน่งใกล้กับแหล่งผลิต และแหล่งบริโภคสินค้า สามารถเข้าออก-พื้นที่ได้อย่างสะดวก เนื่องจากพื้นที่อยู่ติดกับทางหลวงหมายเลข 1064 พิษณุโลก-บึงพระ และอยู่ใกล้กับทางรถไฟสายเหนือ ส่งผลให้คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณสินค้าเข้ามาใช้พื้นที่ประมาณ 3.1.3 ล้านตัน รวมถึงพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็น

รูปที่ 4.2-2 ตำแหน่งพื้นที่ทางเลือกที่ 1 บริเวณตำบลบึงพระ

ตารางที่ 4.2-2 สรุปผลการพิจารณาให้คะแนนพื้นที่ทางเลือกของโครงการ

ปัจจัย	คะแนน	พื้นที่ทางเลือกที่ 1 ตำบลบึงพระ			พื้นที่ทางเลือกที่ 2 ตำบลบางกระทุ่ม			พื้นที่ทางเลือกที่ 3 ตำบลหัวรอ			พื้นที่ทางเลือกที่ 4 ตำบลพรหมพิราม		
		ผลการพิจารณา	ตัวคูณ	คะแนน	ผลการพิจารณา	ตัวคูณ	คะแนน	ผลการพิจารณา	ตัวคูณ	คะแนน	ผลการพิจารณา	ตัวคูณ	คะแนน
1. ด้านวิศวกรรม													
1.1 ลักษณะพื้นที่ ข้อกำหนดด้านภูมิประเทศ	10	พื้นที่ราบ / พื้นที่เสี่ยงระดับน้ำท่วมที่ 1.5 ม.	0.4	4.0	พื้นที่ราบ / พื้นที่เสี่ยงระดับน้ำท่วมที่ 1.2 ม.	0.6	6.0	พื้นที่ราบ / พื้นที่เสี่ยงระดับน้ำท่วมที่ 1.5 ม.	0.4	4.0	พื้นที่ราบ / พื้นที่เสี่ยงระดับน้ำท่วมที่ 1.2 ม.	0.6	6.0
1.2 การคมนาคมและขนส่ง	10	ใกล้ ทล.1064 ซึ่งอยู่ทางด้านเหนือของพื้นที่ และสามารถเชื่อมต่อเชื่อมกับทางรถไฟทางด้านตะวันออกของพื้นที่	0.8	8.0	ใกล้ ทล.1114 ซึ่งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ และสามารถเชื่อมต่อเชื่อมกับทางรถไฟทางด้านตะวันออกของพื้นที่	0.6	6.0	ใกล้ ทล.126 ซึ่งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ และสามารถเชื่อมต่อเชื่อมกับทางรถไฟทางด้านตะวันออกของพื้นที่	0.8	8.0	ใกล้ ทล.1310 ซึ่งอยู่ทางด้านใต้ของพื้นที่ และสามารถเชื่อมต่อเชื่อมกับทางรถไฟทางด้านตะวันตกของพื้นที่	0.8	8.0
1.3 ความใกล้แหล่งผลิต/บริโภคหลัก	10	ใกล้แหล่งข้าว/สินค้าอุปโภคบริโภค และห่างจากแหล่งอ้อย มันสำปะหลังและข้าวโพด ระยะปานกลาง	0.89	8.9	ใกล้แหล่งข้าว/อ้อย และห่างจากค่อนข้างห่างจากแหล่งมันสำปะหลัง และสินค้าอุปโภคบริโภค	0.75	7.5	ใกล้แหล่งข้าว/สินค้าอุปโภคบริโภค และห่างจากแหล่งอ้อย มันสำปะหลังและข้าวโพด ระยะปานกลาง	0.88	8.8	ใกล้แหล่งข้าว/ข้าวโพด และห่างจากค่อนข้างห่างจากแหล่งอ้อย มันสำปะหลัง	0.73	7.3
1.4 ปริมาณการขนส่งสินค้า	10	3.13 ล้านตัน	1.00	10.0	2.68 ล้านตัน	0.86	8.6	3.13 ล้านตัน	1.00	10.0	2.59	0.83	8.3
2. ด้านการลงทุน													
2.1 การจัดหาที่ดิน	10	พื้นที่เอกชน	0.50	5.0	พื้นที่เอกชน	0.50	5.0	พื้นที่เอกชน	0.50	5.0	พื้นที่เอกชน	0.50	5.0
2.2 ค่าลงทุน	20	1,542 ล้านบาท	0.82	16.4	1,312 ล้านบาท	1.00	20.0	1,404 ล้านบาท	0.93	18.6	1,660 ล้านบาท	0.73	14.6
3. ด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมเบื้องต้น													
3.1 ผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม	10	ไม่มีวัด โรงเรียน โรงพยาบาล อยู่ใกล้ในรัศมี 1 กม.	1	10.0	ไม่มีวัด โรงเรียน โรงพยาบาล อยู่ใกล้ในรัศมี 1 กม.	1.00	10.0	ไม่มีวัด โรงเรียน โรงพยาบาล อยู่ใกล้ในรัศมี 1 กม.	1.00	10.0	ไม่มีวัด โรงเรียน โรงพยาบาล อยู่ใกล้ในรัศมี 1 กม.	1.00	10.0
3.2 ผลกระทบต่อชุมชน	10	มีชุมชนอยู่ใกล้เคียงพื้นที่จำนวนเล็กน้อย	0.8	8.0	มีชุมชนอยู่ใกล้เคียงพื้นที่จำนวนเล็กน้อย	0.80	8.0	มีชุมชนอยู่ใกล้เคียงพื้นที่จำนวนปานกลาง	0.60	6.0	ชุมชนอยู่ใกล้เคียงพื้นที่จำนวนเล็กน้อย	0.80	8.0
4. ด้านกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง - ความสอดคล้องกับข้อกำหนดทางผังเมืองและศักยภาพการพัฒนา	10	อยู่ในพื้นที่สีเขียว พื้นที่ไม่ห่างจากพื้นที่เมืองมีศักยภาพในการพัฒนาสูง	0.75	7.5	อยู่ในพื้นที่สีเขียว พื้นที่ไม่ห่างจากพื้นที่เมืองมีศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง	0.55	5.5	อยู่ในพื้นที่สีเขียว พื้นที่ไม่ห่างจากพื้นที่เมืองมีศักยภาพในการพัฒนาค่อนข้างสูง	0.65	6.5	อยู่ในพื้นที่สีเขียว พื้นที่ไม่ห่างจากพื้นที่เมืองมีศักยภาพในการพัฒนาปานกลาง	0.55	5.5
รวมคะแนน	100			77.82			76.60			76.91			72.7

4.2.3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับโครงข่ายคมนาคมบริเวณพื้นที่โครงการ

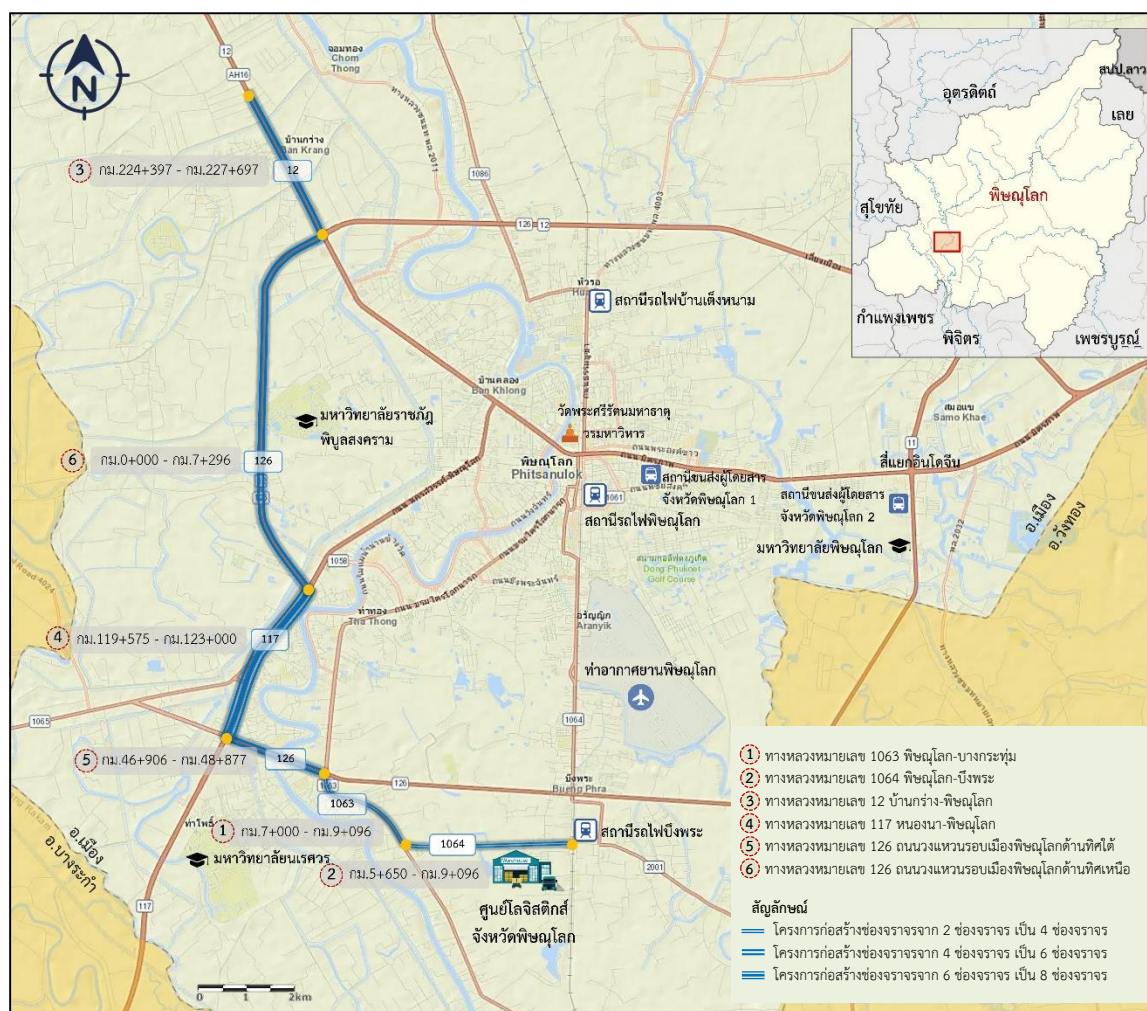
โครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่สะดวกเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะช่วยดึงดูดให้ผู้ประกอบการมีความสนใจในการใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก รวมถึงการที่ตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก อยู่ห่างจากพื้นที่ตัวเมืองพิษณุโลกไม่มากนักอาจส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนนในพื้นที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้

โดยจากผลการศึกษา พบว่าเมื่อทำการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในบริเวณพื้นที่เพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก ส่งผลให้ทางหลวงบางเส้นทางมีปัญหาการจราจรติดขัดมาก เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 126 ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องทำการกำหนดมาตรการเพื่อป้องกันด้วยการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรบนทางหลวงดังกล่าว โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทาง ค่าก่อสร้าง ลักษณะการก่อสร้าง และปรับปรุง เปิดให้บริการ และหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังแสดงในตารางที่ 4.2-3 และรูปที่ 4.2-3

ตารางที่ 4.2-3 แผนโครงการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการ

ลำดับ	ทางหลวงหมายเลข/ช่วง		ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าก่อสร้าง (ล้านบาท)	ลักษณะการก่อสร้าง/ปรับปรุง	ปีเปิด ให้บริการ	หน่วยงาน ดำเนินการ
แผนโครงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออกศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก							
1	ทล.1063 พิษณุโลก-บางกระทุ่ม	จุดตัด ทล.126 – จุดตัด ทล.1064	2.5	98	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 2 ช่องเป็น 4 ช่องจราจร	2570	ทล.
2	ทล.1064 พิษณุโลก-บึงพระ	สถานีรถไฟบึงพระ – จุดตัด ทล.1064	1.9	75	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 2 ช่องเป็น 4 ช่องจราจร	2570	ทล.
แผนโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด							
3	ทล.126 ถนนวงแหวน รอบเมืองพิษณุโลก ด้านทิศใต้	จุดตัด ทล.1063 – จุดตัด ทล.117	2.3	113	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจร	2575	ทล.
4	ทล.126 ถนนวงแหวน รอบเมืองพิษณุโลก ด้านทิศเหนือ	จุดตัด ทล.117 – จุดตัด ทล.12	8.4	410	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจร	2575	ทล.
5	ทล.12 บ้านกร่าง-พิษณุโลก	จุดตัด ทล.117 – จุดตัด ทล.126	3.3	161	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจร	2585	ทล.
6	ทล.117 หนองนา-พิษณุโลก	จุดตัด ทล.1065 – จุดตัด ทล.126	3.5	171	ก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรจาก 6 ช่องเป็น 8 ช่องจราจร	2585	ทล.

ที่มา : ทีมปรึกษา



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.2-3 แผนโครงการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงบริเวณพื้นที่โครงการ

4.3 เสนอแนะแนวทางและรูปแบบกิจกรรม รวมถึงแนวคิดของการให้บริการภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

4.3.1 แนวทางและรูปแบบการให้บริการ

การให้บริการภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก อยู่ในรูปแบบของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park หรือ Freight Village) เป็นพื้นที่ที่กำหนดขึ้นมาโดยเฉพาะเพื่อใช้ในการทำกิจกรรมโลจิสติกส์ ภายในพื้นที่มีการแบ่งเป็นโซนต่างๆ เช่น สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า ห้องเย็น เขตปลอดอากร ฯลฯ และแบ่งพื้นที่ให้ผู้ประกอบการ เช่าหรือซื้อ โดยมีผู้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park Developer / Freight Village Developer) เป็นผู้จัดการที่ดิน พัฒนาที่ดินสำหรับดำเนินธุรกรรมโลจิสติกส์ ดำเนินการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวก ทำการตลาดเพื่อส่งเสริมให้มีผู้เข้ามาใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รับผิดชอบดูแลการบริหารทั่วไปภายในเขตอุตสาหกรรม และติดต่อให้มีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเข้ามาในพื้นที่ เช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก และธนาคาร เป็นต้น

แนวคิดการผลักดันศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในรูปแบบของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ จะต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนในท้องถิ่น และภาครัฐและเอกชนในส่วนกลาง ดังรูปที่ 4.3-1 เพื่อหาเจ้าภาพทำหน้าที่เป็นผู้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village Developer) เพื่อทำหน้าที่จัดหาที่ดิน พัฒนาที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวก และบริหารพื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมถึงจัดให้มีบริการโลจิสติกส์เพื่อรองรับผู้ใช้บริการภายในพื้นที่



ที่มา: ทีมปรึกษา

รูปที่ 4.3-1 แนวคิดการพัฒนา Logistics Hub/ Freight Village จังหวัดพิษณุโลก

พื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก แบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ ได้แก่

1) **พื้นที่ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับบุคคลทั่วไปและสาธารณะ (Public Logistics Services Area)** ได้แก่ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรางกับทางถนน ลานจอดรถบรรทุก ลานวางกองสินค้า พื้นที่สำหรับให้บริการสถานีขนส่งสินค้าทางถนน (Truck Terminal) ซึ่งพื้นที่บริการของ Public Logistics Services Area ผู้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village Developer) จะจัดสรรพื้นที่ให้กรมการขนส่งทางบก เพื่อใช้พัฒนาเป็นสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) เนื่องจากกรมการขนส่งทางบกเองก็มีแผนจะพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ณ ตำบลบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลกอยู่แล้ว จึงมีความเหมาะสมให้มาจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคภายในเขตพื้นที่เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village) เพื่อความสะดวกในการบริหารจัดการระบบการจราจร

ของเมืองพิษณุโลก และส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงการติดต่อผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้าที่เข้ามาใช้บริการในพื้นที่ซึ่งเป็นย่านที่รวบรวมโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญไว้ในพื้นที่เดียว ตลอดจนช่วยสร้างผลผลิตในการยกระดับ Freight Village ให้เป็นย่านโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญในจังหวัดพิษณุโลกและภาคเหนือตอนล่าง

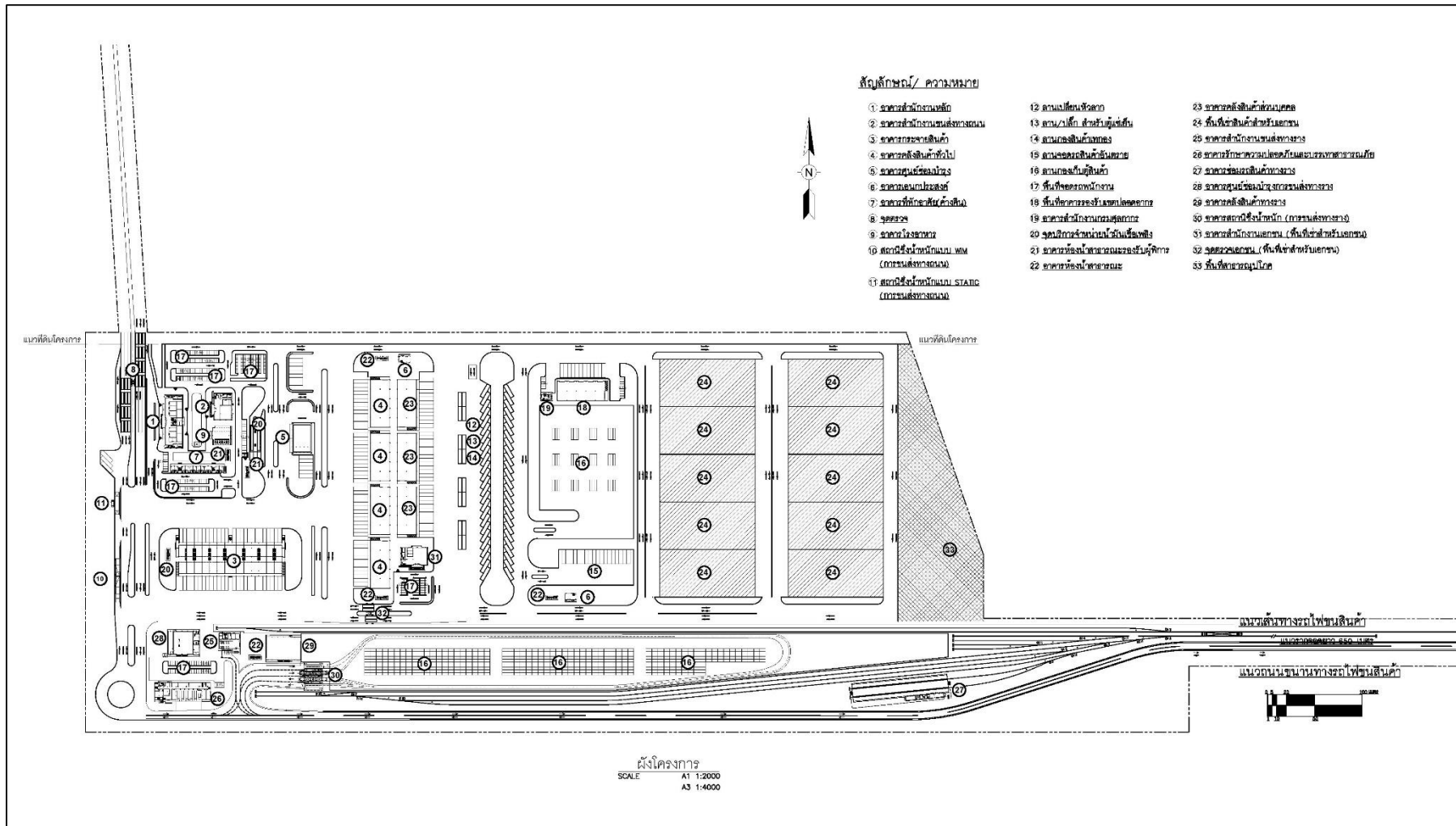
2) พื้นที่ให้เอกชนผู้สนใจเช่าที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ด้านโลจิสติกส์ (ศูนย์กระจายสินค้าส่วนบุคคล คลังสินค้าส่วนบุคคล ห้องเย็นส่วนบุคคล ไซโลส่วนบุคคล ลานวางกองสินค้าส่วนบุคคล) เพื่อรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในกิจการของตนเอง โดยผู้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ดำเนินการเตรียมที่ดินให้เอกชนที่สนใจเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินธุรกรรมด้านโลจิสติกส์ หรืออาจดำเนินการก่อสร้างโรงพักสินค้าสำเร็จรูปเพื่อให้เอกชนมาเช่าใช้เก็บรวบรวมและกระจายสินค้า

4.3.2 องค์ประกอบของสิ่งปลูกสร้าง

4.3.2.1 องค์ประกอบของสิ่งปลูกสร้าง

องค์ประกอบของสิ่งปลูกสร้างพื้นฐานของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ประกอบด้วย อาคารคลังสินค้า อาคารและพื้นที่เปลี่ยนถ่าย ลานกองสินค้า อาคารสำนักงาน (รัฐ/เอกชน) ลานจอดรถ สถานีซังน้ำหนักรถ อาคารศูนย์ซ่อมบำรุง พื้นที่เช่าสำหรับเอกชน พื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรางและลานกองสินค้า (Container Yard : CY) อาคารโรงอาหาร อาคาร/พื้นที่อื่นๆ เช่น อาคารที่พักอาศัย (ค่างคืน) ห้องน้ำสาธารณะ จุดบริการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง อาคารเอนกประสงค์ พื้นที่ถนน อาคารรักษาความปลอดภัย พื้นที่สำหรับระบบไฟฟ้า และระบบประปา เป็นต้น

แผนผังของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จังหวัดพิษณุโลกแสดงดังรูปที่ 4.3-2



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.3-2 แผนผังของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

4.3.3 บริการที่เสนอ

บริการในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก แบ่งเป็น 4 ประเภท ตามกลุ่มลูกค้าผู้รับบริการ ได้แก่

1) บริการสำหรับผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ ประกอบด้วยบริการสำคัญ (เป็นบริการที่อยู่ในเขตพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าตามโครงการของกรมการขนส่งทางบกซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์) ได้แก่ บริการขนถ่ายสินค้า ลานขนถ่ายสินค้า Cross Docking บริการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนน บริการคลังสินค้า บริการลานวางกองสินค้า บริการลานจอดรถ บริการทำความสะอาดและซ่อมบำรุงรถบรรทุกและตู้สินค้า และบริการขนถ่ายน้ำหนักรถบรรทุก เป็นต้น

2) บริการสำหรับเจ้าของสินค้า ประกอบด้วยบริการสำคัญ (เป็นบริการที่อยู่ในเขตพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าตามโครงการของกรมการขนส่งทางบก) ได้แก่ บริการขนถ่ายสินค้า บริการคัดแยก จัดเก็บ รวบรวม และกระจายสินค้า บริการติดฉลากบรรจุภัณฑ์ ใส่บาร์โค้ด / QR Code บริการประกอบสินค้าอย่างง่าย (minor assembly) บริการตรวจสอบสินค้าก่อนจัดส่ง บริการติดตามและตรวจสอบสถานะสินค้า บริการพิธีการศุลกากร และเขตปลอดอากร เป็นต้น

3) บริการสำหรับผู้เช่า/ซื้อพื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ บริการจัดเก็บข้อมูล ปริมาณสินค้า น้ำหนักรถ และปริมาณรถเข้าออก (Gate Control System) บริการระบบไฟฟ้า ประปา โทรคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง บริการจัดการขยะ การป้องกันน้ำท่วม และจัดการสิ่งแวดล้อมในเขตพื้นที่ บริการสร้าง ซ่อม และต่อเติมคลังสินค้า ห้องเย็น และศูนย์กระจายสินค้า และบริการรถรับส่งพนักงานของหน่วยงานต่างๆ ที่ทำงานในพื้นที่กับจุดสำคัญในเมือง เป็นต้น

4) บริการสำหรับบุคคลทั่วไปที่เข้ามาติดต่อและใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่ บริการรักษาความปลอดภัยและความเรียบร้อยภายในพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ ห้องประชุมสัมมนา อาคารที่พัก ศูนย์อาหาร และสถานีบริการน้ำมัน เป็นต้น

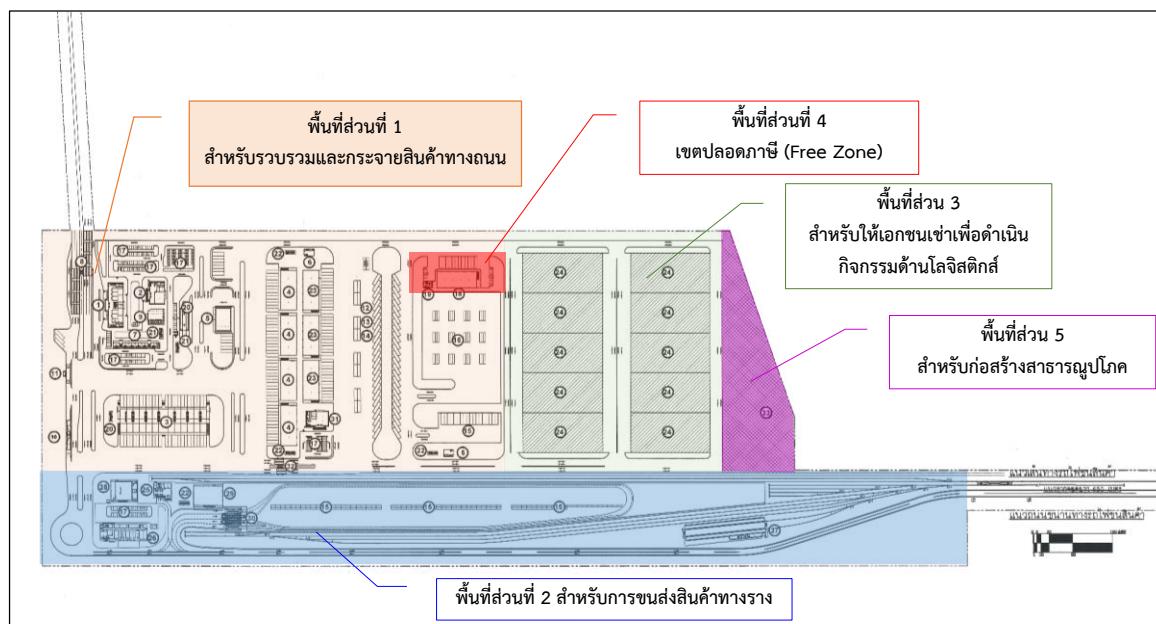
4.3.4 แผนการพัฒนา

พื้นที่ภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่ดำเนินการในรูปแบบเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ แบ่งออกได้เป็น 5 ส่วน ได้แก่ พื้นที่ส่วนที่ 1 สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน พื้นที่ส่วนที่ 2 สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง พื้นที่ส่วนที่ 3 สำหรับให้เอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ พื้นที่ส่วนที่ 4 เขตปลอดอากร (Free Zone) และพื้นที่ส่วนที่ 5 สำหรับก่อสร้างสาธารณูปโภค ดังแสดงในรูปที่ 4.3-2 โดยการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ได้กำหนดระยะการพัฒนาพื้นที่ออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 : ปีที่ 1 (พ.ศ. 2565) เปิดให้บริการพื้นที่ส่วนที่ 1 สำหรับรวบรวมสินค้าและกระจาย
สินค้าทางถนน พื้นที่ส่วน 3 สำหรับให้เอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรม
ด้านโลจิสติกส์ และพื้นที่ส่วน 5 สำหรับก่อสร้างสาธารณูปโภค

ระยะที่ 2 : ปีที่ 6 (พ.ศ. 2570) เปิดให้บริการพื้นที่ส่วนที่ 2 สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง

ระยะที่ 3 : ปีที่ 11 (พ.ศ. 2575) เปิดให้บริการพื้นที่ส่วนที่ 4 เขตปลอดอากร (Free Zone)



รูปที่ 4.3-2 การแบ่งพื้นที่ส่วนต่างๆ ภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

4.3.5 การประมาณการผลตอบแทนของการลงทุน

4.3.5.1 การประมาณการความต้องการใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกที่ดำเนินการในรูปแบบเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village)

จากการสำรวจพฤติกรรมการขนส่งและความต้องการของผู้ประกอบการผลิต ผู้ประกอบการ
จัดจำหน่าย ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ พบว่า กลุ่มสินค้าเป้าหมาย
ที่จะมาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ปรากฏผลตามตารางที่ 4.3-1 โดยกลุ่มสินค้าที่จะ
ใช้บริการคลังเพื่อเก็บรักษา รวบรวม คัดแยก และกระจายสินค้า ได้แก่ น้ำตาล มันสำปะหลัง ผักผลไม้
สินค้าอุปโภคบริโภค ปุ๋ยเคมี สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ พัสตุนภัณฑ์ไปรษณีย์ และเวชภัณฑ์ทางการแพทย์
ส่วนกลุ่มสินค้าที่จะใช้บริการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนกับราง ได้แก่ ข้าว น้ำตาล มันสำปะหลัง
ผักผลไม้ ปุ๋ยเคมี สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ พัสตุนภัณฑ์ไปรษณีย์ และเวชภัณฑ์ทางการแพทย์

ตารางที่ 4.3-1 การพิจารณาสินค้าที่มีโอกาสมาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

สินค้า	บริการ (✓ คือ ใช้บริการ)	
	คลังสินค้า	เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนกับราง
ข้าว		✓
น้ำตาล	✓	✓
มันสำปะหลัง	✓	✓
ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์		
ผักผลไม้	✓	✓
น้ำมันดิบ / น้ำมันสำเร็จรูป		
ปูนซีเมนต์		
สินค้าอุปโภคบริโภค	✓	
ปุ๋ยเคมี	✓	✓
สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	✓	✓
พัสดุไปรษณีย์และเวชภัณฑ์ทางการแพทย์	✓	✓

4.3.5.2 การประมาณผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจจากการให้บริการศูนย์โลจิสติกส์

การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านทางเศรษฐศาสตร์จากการให้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ได้ทำการวิเคราะห์ใน 3 กรณี ได้แก่ กรณีฐาน กรณีดีกว่ากรณีฐาน และกรณีด้อยกว่ากรณีฐาน โดยมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ดังนี้

1) สมมติฐานการในการวิเคราะห์

- ระยะเวลาในการวิเคราะห์โครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)
- ในปี พ.ศ. 2563 เริ่มก่อสร้างและเวนคืน
- ในปี พ.ศ. 2565 เปิดให้บริการพื้นที่ส่วนที่ 1 สำหรับรวบรวมและกระจายสินค้าทางถนน พื้นที่ส่วน 3 สำหรับให้เอกชนเช่าเพื่อดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ และพื้นที่ส่วน 5 สำหรับก่อสร้างสาธารณูปโภค
- ในปี พ.ศ. 2570 เปิดให้บริการพื้นที่ส่วนที่ 2 สำหรับการขนส่งสินค้าทางราง
- ในปี พ.ศ. 2575 เปิดให้บริการพื้นที่ส่วนที่ 4 เขตปลอดอากร (Free Zone)
- กำหนดให้อัตราการคิดลด (Discount Rate)
 - สำหรับการวิเคราะห์ทางการเงินกำหนดที่ไว้ 2 กรณี ได้แก่ ร้อยละ 8 (อัตราผลตอบแทนสำหรับการลงทุนโครงการกรณีภาครัฐเป็นผู้ลงทุน) และร้อยละ 12 (อัตราผลตอบแทนสำหรับการลงทุนโครงการกรณีภาคเอกชนรัฐเป็นผู้ลงทุน)
 - สำหรับการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์กำหนดที่ร้อยละ 12

2) รายรับ

อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บ ดังนี้ (อัตราค่าบริการโดยทั่วไปเป็นราคาตลาด และคิดต่ำกว่าอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล)

- ค่าบริการยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ คิดในอัตรา 500 บาท/TEU (ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต)
- ค่าบริการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ คิดในอัตรา 400 บาท/TEU
- ค่าเช่าลานขาลา คิดในอัตรา 61 บาท/ตารางเมตร/เดือน
- ค่าเช่าคลังสินค้า คิดในอัตรา 78 บาท/ตารางเมตร/เดือน
- ค่าผ่านประตูของรถบรรทุกที่เข้าออก คิดในอัตรา 35 บาท/คัน
- ค่าบริการขนถ่ายสินค้าของรถบรรทุก คิดในอัตรา 50 บาท/คัน
- ค่าบริการเพิ่มเชื้อเพลิงของรถบรรทุก 30 บาท/คัน
- ค่าบริการให้เช่าที่ดินแก่เอกชนในการพัฒนาคลังสินค้าเพื่อรับฝากสินค้าส่วนบุคคล คิดในอัตรา 10.4 บาท/ตร.ม./เดือน
- ค่าบริการจากการบำรุงรักษาและบริการสาธารณูปโภคในเขตพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (8 บาท/ตร.ม./เดือน)

3) ต้นทุน

- ต้นทุนที่ดินและก่อสร้าง รวม 2,534.82 ล้านบาท (ใช้พื้นที่ 321.31 ไร่)
- ต้นทุนค่าออกแบบและค่างาน 152.09 ล้านบาท
- ต้นทุนการบำรุงรักษาและบริหารจัดการเฉลี่ย 110.82 ล้านบาท/ปี
(รายละเอียดการประมาณค่าลงทุนแสดงไว้ในหัวข้อ 5.8)

4) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของโครงการ

ผลตอบแทนทางตรง (Direct Economic Benefit) เป็นผลประโยชน์หรือผลผลิตที่เป็นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ ได้แก่

(1) ผลประโยชน์จากการลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ (ขาขึ้น)

การจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะช่วยลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ (ขาขึ้น) จากกรุงเทพฯ และปริมณฑลไปยังพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกและพื้นที่ใกล้เคียง เช่น อุตรดิตถ์ และสุโขทัย เป็นต้น โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเป้าหมายที่จะเข้ามาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าอุตสาหกรรมเบา เป็นต้น ทั้งกรณีสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปที่มีได้บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ โดยกำหนดการใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อทำการรวบรวมสินค้า คัดแยก จัดเก็บ และกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในพื้นที่

จังหวัดพิษณุโลกและพื้นที่ใกล้เคียงสามารถประหยัดเวลาลงได้จากเดิม 1 ชั่วโมง 30 นาที (ประมาณ 6 ชั่วโมง) ซึ่งเป็นการประมาณการระยะทางเฉลี่ยจากอำเภอเมืองพิษณุโลกถึงพื้นที่ใกล้เคียง (หากไม่มีศูนย์โลจิสติกส์ที่ทำการรวบรวมและให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มจะใช้เวลาในการกระจายสินค้าจากกรุงเทพมหานคร ไปยังจุดปลายทางในพิษณุโลกและพื้นที่ใกล้เคียง 7 ชั่วโมง 30 นาที ซึ่งเท่ากับเป็นการลดระยะเวลาการกระจายสินค้าลงจากเดิมร้อยละ 20 ของเวลาปกติ) โดยสินค้าที่ขนส่งมีมูลค่าเฉลี่ยตันละ 95,000 บาท อัตราค่าขนส่งเหมาะสมในการกระจายสินค้าตันละ 1,200 บาท ส่งผลให้มูลค่าประโยชน์ที่เกิดจากการลดระยะเวลาการกระจายสินค้าเพิ่มขึ้น คิดเป็น 240 บาท/ตัน (คำนวณจาก $0.20 \times 1,200$ บาท)

(2) ผลประโยชน์จากการลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ (ชาล่อง)

การจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะช่วยลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ (ชาล่อง) จากพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกและพื้นที่ใกล้เคียง เช่น อุตรดิตถ์ และสุโขทัย ไปยังกรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออกเพื่อทำการบริโภคและการส่งออก โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเป้าหมายที่จะเข้ามาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เช่น สินค้าเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรมเบา ทั้งกรณีสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไปที่มีได้บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ โดยกำหนดการใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อทำการรวบรวมสินค้า คัดแยก จัดเก็บ และกระจายสินค้าไปยังจุดปลายทางในกรุงเทพมหานครและภาคตะวันออก (เช่น ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อทำการส่งออก) สามารถประหยัดเวลาลงได้จากเดิมลงได้ 1 ชั่วโมง 30 นาที (ประมาณ 7 ชั่วโมง) ซึ่งเป็นการประมาณการระยะทางเฉลี่ยจากอำเภอเมืองพิษณุโลกถึงพื้นที่ใกล้เคียง (หากไม่มีศูนย์โลจิสติกส์ที่ทำการรวบรวมและให้บริการที่สร้างมูลค่าเพิ่มจะใช้เวลาในการกระจายสินค้าจากพิษณุโลกและพื้นที่ใกล้เคียงไปยังกรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออก 8 ชั่วโมง 30 นาที ซึ่งเท่ากับเป็นการลดระยะเวลาการกระจายสินค้าลงจากเดิมร้อยละ 18 ของเวลาปกติ) โดยสินค้าที่ขนส่งมีมูลค่าเฉลี่ยตันละ 13,000 บาท¹ อัตราค่าขนส่งเหมาะสมในการกระจายสินค้าตันละ 1,300 บาท ส่งผลให้มูลค่าประโยชน์ที่เกิดจากการลดระยะเวลาการกระจายสินค้าชาล่องคิดเป็น 234 บาท/ตัน (คำนวณจาก $0.18 \times 1,300$ บาท)

ผลตอบแทนทางอ้อม (Indirect Economic Benefit) เป็นผลประโยชน์ที่ไม่ได้เป็นเป้าหมายหลักของการดำเนินโครงการ ได้แก่

¹ ราคาเฉลี่ยประมาณการจากราคาสินค้าเกษตรที่ผู้ผลิตในพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงมีการจำหน่ายและส่งออก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด อ้อย มันสำปะหลัง

(1) ผลประโยชน์จากการว่าจ้างแรงงานในพื้นที่จากการเข้าทำงานในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ใช้การว่าจ้างแรงงานเฉลี่ยตามพื้นที่ที่กำหนดให้ทุกๆ พื้นที่คลังสินค้า/สถานที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ ขนาด 90 ตารางเมตร จะมีความต้องการใช้แรงงาน 1 คน² ซึ่งเป็นอัตราเฉลี่ยที่นานาประเทศใช้ในการคำนวณขนาดพื้นที่ต่อจำนวนแรงงานสำหรับการทำงานในคลังสินค้า/ศูนย์โลจิสติกส์ที่มีระบบการจัดการที่ทันสมัย ค่าจ้างแรงงานที่ปฏิบัติงานมีรายได้เฉลี่ยเดือนละ 15,000 บาท หักค่าลดหย่อนได้ปีละ 100,000 บาท เสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาอัตราร้อยละ 5 ส่งผลให้รัฐบาลมีรายได้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อหัว 4,000 บาท (คำนวณจาก $((15,000 \times 12) - 100,000) \times 0.05$)

(2) ผลประโยชน์จากรายได้ทางภาษีของภาครัฐที่เกิดจากปริมาณการค้าที่เติบโต

การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะเป็นการส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และทำให้รายได้ทางภาษีของภาครัฐที่เกิดจากปริมาณกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เติบโตเพิ่มขึ้น โดยกำหนดให้รายได้จากการประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์จะก่อให้เกิดรายได้ภาษีของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 0.6³ ของรายรับจากการประกอบการ

(3) ผลประโยชน์ทางบวกต่อสิ่งแวดล้อม

ผลประโยชน์ทางบวกต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Externality) เกิดจากประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มขึ้นและการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางราง ซึ่งช่วยลดการปล่อยก๊าซของร้อยละ 5 โดยมูลค่าประโยชน์ที่เกิดจากการลดการปล่อยก๊าซคิดเป็น 0.08 บาท/กิโลกรัม (ระยะทางจากกรุงเทพฯ – พิษณุโลก) หรือคิดเป็น 80 บาท/ตัน ที่เป็นผลประโยชน์จากการที่มีการนำสินค้ามาใช้บริการที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

5) ผลการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐกิจของโครงการ

ผลการผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนที่เจ้าภาพโครงการพัฒนาจะได้รับตลอดระยะเวลาโครงการ 30 ปี (พ.ศ. 2565-2594) พบว่า การลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (กรณีฐาน) มีผลตอบแทนดังนี้

- อัตราผลตอบแทนทางการเงินภายในจากการลงทุน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) คิดเป็นร้อยละ 8.04
- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) คิดลดในอัตราร้อยละ 12 มีค่าติดลบ 935.23 ล้านบาท (-935.23 ล้านบาท)

² ข้อมูลอ้างอิงจาก http://www.engineeringtoolbox.com/number-persons-buildings-d_118.html

³ เป็นค่าเฉลี่ยของผลกำไรจากการประกอบการธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทยในปี 2559 ที่ประมวลโดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) คิดลดในอัตราร้อยละ 8 มีค่า 16.23 ล้านบาท
- อัตราส่วนผลประโยชน์ทางการเงินต่อต้นทุน (Benefit to Cost Ratio: BCR) คิดลดในอัตราร้อยละ 12 มีค่าเท่ากับ 0.68 (ผลตอบแทนทางการเงินดังกล่าวเป็นผลตอบแทนของเจ้าภาพผู้พัฒนาโครงการ ซึ่งมีการแบ่งพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นการให้บริการแก่สาธารณะ อีกทั้งผลตอบแทนทางการเงินดังกล่าวมิใช่ผลตอบแทนทางการเงินของลูกค้าผู้เข้ามาเช่าใช้พื้นที่ในโครงการ หรือลูกค้าผู้เข้ามาใช้พื้นที่ในโครงการ)
- อัตราส่วนผลประโยชน์ทางการเงินต่อต้นทุน (BCR) คิดลดในอัตราร้อยละ 8 มีค่าเท่ากับ 1.00

สำหรับผลการประมาณการรายรับ รายจ่าย และผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์จากการลงทุนที่เจ้าภาพโครงการพัฒนาจะได้รับตลอดระยะเวลาโครงการ 30 ปี (พ.ศ. 2565-2594) พบว่าการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (กรณีฐาน) มีอัตราผลตอบแทนภายในทางเศรษฐศาสตร์จากการลงทุน (EIRR) คิดเป็นร้อยละ 15.03 มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) คิดลดในอัตราร้อยละ 12 คิดเป็น 844.52 ล้านบาท และอัตราส่วนผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ต่อต้นทุน (BCR) คิดลดในอัตราร้อยละ 12 มีค่าเท่ากับ 1.29

6) สรุปผลการประมาณผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์จากการให้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านทางเศรษฐศาสตร์จากการให้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก พบว่า ในการวิเคราะห์ทั้ง 3 กรณี ได้แก่ กรณีฐาน กรณีดีกว่ากรณีฐาน และกรณีด้อยกว่ากรณีฐาน มีค่าอัตราผลตอบแทนภายในทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) มากกว่าร้อยละ 12 เนื่องจากผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์อันเกิดจากการลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ ผลประโยชน์จากการว่าจ้างแรงงานในพื้นที่เข้ามาทำงานในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ผลประโยชน์จากรายได้ทางภาษีของภาครัฐที่เรียกเก็บได้จากปริมาณกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เติบโตขึ้นเนื่องจากการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (ดังแสดงในตารางที่ 4.3-9) แสดงให้เห็นว่าโครงการมีความเหมาะสมในการลงทุนทางด้านเศรษฐศาสตร์

สำหรับผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน พบว่า ในกรณีฐานมีค่าอัตราผลตอบแทนภายในทางการเงิน (FIRR) ซึ่งเป็นค่าที่ไม่สูงมากนักสำหรับการลงทุนด้านการพัฒนาเกี่ยวกับศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกในรูปแบบ Freight Village ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับการพัฒนา นิคมอุตสาหกรรม/ สวนอุตสาหกรรม ดังนั้น ในการลงทุนโครงการอาจต้องมีการกำหนดมาตรการอื่นๆ

เพื่อเป็นการสนับสนุนโครงการ เช่น รัฐบาลสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่ดิน ซึ่งจะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนภายในทางการเงิน (FIRR) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเป็นร้อยละ 8.1 หรือรัฐบาลสนับสนุนค่าลงทุนการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการพัฒนาสาธารณูปโภคร้อยละ 50 ของค่าลงทุนทั้งหมด จะส่งผลให้อัตราผลตอบแทนภายในทางการเงิน (FIRR) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 11.3

ตารางที่ 4.3-2 สรุปผลการประมาณผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐศาสตร์จากการให้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

		กรณีวิเคราะห์		
		กรณีฐาน	ดีกว่ากรณีฐาน ¹	ด้อยกว่ากรณีฐาน ²
ผลการวิเคราะห์ทางการเงิน				
อัตราผลตอบแทนภายในทางการเงิน (FIRR)		8.04%	10.54%	4.89%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	(อัตราคิดลด 8%)	16.23	1,010.72	-1,011.53
	(อัตราคิดลด 12%)	-935.23	-371.87	-1,523.14
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (BCR)	(อัตราคิดลด 8%)	1.00	1.29	0.71
	(อัตราคิดลด 12%)	0.68	0.88	0.48
ผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐศาสตร์				
อัตราผลตอบแทนภายในทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR)		15.03%	16.97%	12.84%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (อัตราคิดลด 12%) (ล้านบาท)		844.52	1,444.29	221.12
อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (BCR) (อัตราคิดลด 12%)		1.29	1.49	1.08

หมายเหตุ: ¹กรณีที่ดีกว่ากรณีฐาน (Optimistic Case) คือกรณีที่มีปัจจัยบวกเกิดขึ้นกับโครงการ เช่น รายรับเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับกรณีฐาน เมื่อเทียบกับกรณีฐานจะส่งผลต่อการประเมินผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ โดยกำหนดให้อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราที่กำหนดในกรณีฐานร้อยละ 30 โดยต้นทุนไม่มีการเปลี่ยนแปลง

²กรณีด้อยกว่ากรณีฐาน (Pessimistic Case) คือกรณีที่มีปัจจัยลบเกิดขึ้นกับโครงการหรือกรณีด้อยกว่ากรณีฐาน (Pessimistic Case) ได้แก่ รายรับลดลงจากเดิมร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับกรณีฐาน เมื่อเทียบกับกรณีฐานจะส่งผลเสียต่อการประเมินผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ โดยกำหนดให้อัตราค่าบริการที่เรียกเก็บลดลงจากอัตราที่กำหนดในกรณีฐานร้อยละ 30 โดยต้นทุนไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ที่มา: ที่ปรึกษา

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมในภาพรวมของโครงการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในกรอบระยะเวลา 30 ปี (กรณีฐาน) พบว่า โครงการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุนไม่มากนัก โดยมีอัตราผลตอบแทนภายในทางการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ 8.04 มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 16.23 ล้านบาท เมื่อคิดลดในอัตราร้อยละ 8 (ซึ่งอัตราคิดลดดังกล่าวมีค่าสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ขั้นต่ำ Minimum Lending Rate (MLR) ในปี พ.ศ. 2560 ที่มีอัตราร้อยละ 6.5) และมีอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 1.00 ซึ่งมีผลประโยชน์ทางการเงินเท่ากับต้นทุน โดยสรุป โครงการลงทุนพัฒนา ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จึงมีความคุ้มค่าในการลงทุนแต่จะให้ผลตอบแทนทางการเงินไม่มากนัก เนื่องจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานบริการโลจิสติกส์เพื่อประโยชน์ของสาธารณะ

อย่างไรก็ตาม โครงการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ในการลงทุนอย่างมากเนื่องจากสามารถช่วยให้ประเทศไทยลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ ช่วยให้เกิดการจ้างแรงงานในพื้นที่ และช่วยให้ภาครัฐสามารถจัดเก็บภาษีจากการดำเนินธุรกิจได้มากขึ้น โดยการลงทุนในโครงการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีอัตราผลตอบแทนภายในทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ 15.03 (ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 12 ซึ่งเป็นอัตรามาตรฐานที่นานาประเทศนิยมใช้ในการประเมิน EIRR จากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการโลจิสติกส์) มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 844.52 ล้านบาทเมื่อคิดลดร้อยละ 12 และมีอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (BCR) เท่ากับ 1.29 ซึ่งมีผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์มากกว่าต้นทุนโดยสรุป โครงการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกจึงมีความคุ้มค่าในการลงทุนทางเศรษฐศาสตร์มากจากผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ข้างต้น ทำให้รัฐจำเป็นต้องให้การสนับสนุนการลงทุนด้วยมาตรการต่างๆ อาทิ การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการหาที่ดิน การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสาธารณูปโภค เช่น ระบบรางที่เชื่อมโยงจากสายทางรางเดิมให้เข้ามาสู่พื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก การให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ผู้ประกอบการที่บริหารและใช้พื้นที่ในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เป็นต้น เพื่อให้สามารถหาผู้ลงทุนและดำเนินการพัฒนาให้มีความคุ้มค่าทางการเงินและเศรษฐกิจมากขึ้น

4.4 จัดทำแผนพัฒนาศูนย์กลางกระจายสินค้า (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลก โดยจัดทำแผนงาน/โครงการ/มาตรการ รวมทั้งจัดทำแผนธุรกิจ พร้อมทั้งองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง

4.4.1 แผนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

จากการศึกษาอำนาจหน้าที่และภาระเบี่ยงที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานต่างๆ ในการพัฒนา ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในรูปแบบของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village) (อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แสดงในภาคผนวก ค) รวมถึงได้มีการจัดประชุมระดมความคิดเห็นจากผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ และภาคประชาชนในจังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดใกล้เคียง สรุปว่า หน่วยงานเจ้าภาพในการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในรูปแบบของ Freight Village ไปสู่การปฏิบัติควรเป็น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เนื่องจากมีอำนาจตามกฎหมายในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ รวมถึงมีอำนาจตามกฎหมายในการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบการดำเนินงานของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีแนวทางดังรูปที่ 4.4-1 โดยการขับเคลื่อนความร่วมมือให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ (หน่วยงานเจ้าภาพ) โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดำเนินการจัดหาที่ดินและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคภายในโครงการเพื่อให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประสานงานกับหน่วยงานสนับสนุน 3 ฝ่าย ประกอบด้วย

1) กรมการขนส่งทางบก โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เสนอให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาซื้อหรือเช่าที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และพื้นที่ที่จะใช้เชื่อมต่อกับระบบรางที่อยู่ในพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

2) การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาซื้อหรือเช่าที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเข้ามาเชื่อมต่อภายในพื้นที่สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3) ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เจ้าของสินค้า ผู้ค้าส่งค้าปลีก โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เสนอให้ผู้ประกอบการเอกชน พิจารณาซื้อหรือเช่าที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการพัฒนาขึ้นเป็นคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าส่วนบุคคล (Private Warehouse and Distribution Center)

รูปแบบการดำเนินงานของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเจ้าภาพมีข้อดี เนื่องจาก

1) มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานเจ้าภาพที่ชัดเจนในการจัดหาที่ดินและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคภายในพื้นที่และดูแลการใช้พื้นที่ในภาพรวม

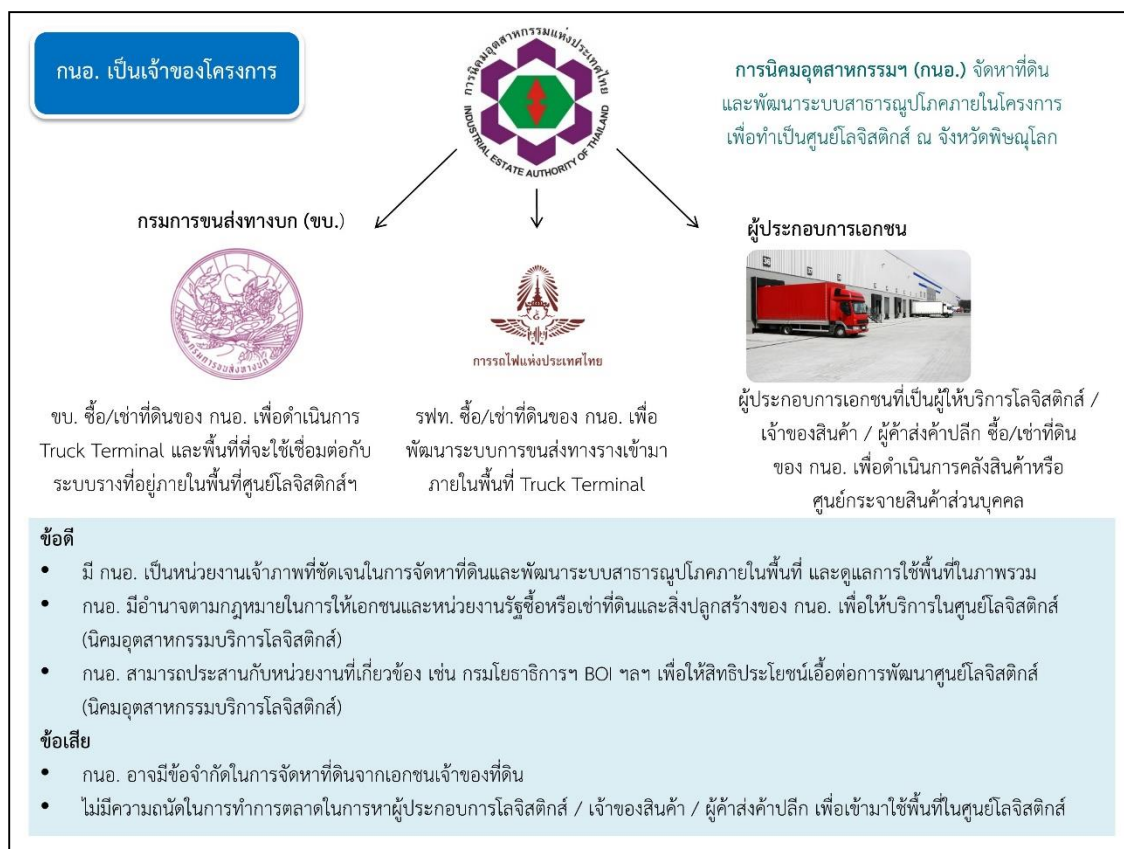
2) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีอำนาจตามกฎหมายที่สามารถให้เอกชนและหน่วยงานรัฐซื้อหรือเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการศูนย์โลจิสติกส์ในรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ได้ และ

3) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สามารถประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กรมการจัดหางาน และกระทรวงการคลัง เป็นต้น เพื่อให้สิทธิประโยชน์เอื้อต่อการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกในรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์

อย่างไรก็ตาม รูปแบบการดำเนินงานของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกที่มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเจ้าภาพก็มีข้อเสียเช่นเดียวกัน โดยข้อเสีย ได้แก่

1) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อาจมีข้อจำกัดในการจัดหาที่ดินจากเอกชนเจ้าของที่ดิน โดยเฉพาะประสบความยากลำบากในการเจรจาเวนคืนหรือซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดินจำนวนหลายแปลงที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในรูปแบบนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ และ

2) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ไม่มีความถนัดในการทำตลาดในการหาผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เจ้าของสินค้า ผู้ค้าส่งค้าปลีก เพื่อเข้ามาใช้พื้นที่ในศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งการดำเนินการตลาดเชิงรุกดังกล่าวการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อาจต้องพึ่งพาความสามารถของเอกชนที่เข้าร่วมงานหรือร่วมทุนกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 4.4-1 รูปแบบการดำเนินงานของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากการศึกษาทบทวนข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดพิษณุโลกและกลุ่มจังหวัดที่เกี่ยวข้องและข้อมูลอื่นๆ อาทิ นโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แผนยุทธศาสตร์การขนส่งในอาเซียนและอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แนวคิดการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในนานาประเทศ สภาพอุปสงค์และอุปทานบริการโลจิสติกส์ในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงการประมวลผลข้อมูลที่ได้รับจาก

การสำรวจ ข้อมูลที่ได้รับจากการประชุมสัมมนารับฟังความคิดเห็น และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เป็นภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในจังหวัดพิษณุโลก ส่วนกลาง และประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งสะท้อนความคาดหวัง ความต้องการ และข้อเสนอแนะในการกำหนดทิศทางการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์จังหวัดพิษณุโลก โดยเมื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาประมวลแล้ว สามารถกำหนดวิสัยทัศน์ ภารกิจ และยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก “จังหวัดพิษณุโลกมีการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ครบวงจรที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากลในกลุ่มภาคเหนือตอนล่างและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ได้ภายในปี 2565”

ภารกิจ (Mission) ของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ประกอบด้วย

- 1) พัฒนาและจัดให้มีบริการรวบรวมและกระจายสินค้า บริการคลังและเก็บรักษาสินค้า บริการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งทางถนนกับการขนส่งรูปแบบอื่น และบริการโลจิสติกส์อื่นๆ ที่ครบวงจร
- 2) จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่พร้อมรองรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์สาธารณะและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนบุคคล
- 3) พัฒนาการให้บริการที่มีคุณภาพ มีมาตรฐาน เป็นมืออาชีพ ราคาค่าบริการที่เป็นธรรม มีความเข้าใจและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) บริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล สร้างการมีส่วนร่วมของภาครัฐและเอกชน เพื่อประโยชน์ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก 3 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 Investment in Logistics Hubs การลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 Business Friendly Regulations การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจโลจิสติกส์
- 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 Supporting Facilities Development การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนการดำเนินงานศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

รายละเอียดแสดงตัวชี้วัด หน่วยงานรับผิดชอบ และระยะเวลาการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก แสดงตามตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วย งานหลัก	หน่วย งานสนับสนุน	แผนพัฒนา		
				ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
				1-5 ปี	6-10 ปี	ตั้งแต่ปีที่ 10
ยุทธศาสตร์ที่ 1 Investment in Logistics Hub การลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก						
กลยุทธ์ 1.1 Driving Mechanism การกำหนดองค์กรขับเคลื่อนการลงทุนพัฒนา กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพเพื่อขับเคลื่อนการจัดหาที่ดิน การบริหารจัดการ การจัดหาเงินทุน การวางแผนการใช้พื้นที่และการทำการตลาดให้เกิดการใช้พื้นที่ให้ มีประสิทธิภาพและประสิทธิภาพ รวมถึงการประสานขอการสนับสนุนมาตรการ ส่งเสริมการลงทุนและมาตรการส่งเสริมการประกอบการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก	มีการจัดหาที่ดินเพื่อพัฒนา เป็นศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัด พิษณุโลกที่เป็นพื้นที่ รวมกันไม่น้อยกว่า 200 ไร่	กนอ.	ขบ./รพท./ รัฐบาล	✓		
กลยุทธ์ที่ 1.2 Developing Logistics Infrastructure and Public Utilities การพัฒนาที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และระบบสาธารณูปโภคภายใน ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ปรับปรุงที่ดินและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้า ภูมิภาค พื้นที่ที่จัดสรรไว้สำหรับการเชื่อมต่อกับระบบรางเข้ามาภายในพื้นที่ สถานีขนส่งสินค้า ลานวางกองสินค้า คลังสินค้า ห้องเย็น อาคารสำนักงานของ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ที่จำเป็น ต่อการปฏิบัติงานการขนส่งและกระจายสินค้าภายใต้ผังจัดสรรที่ดินที่ได้รับ การจัดสรรและอนุมัติจากนิคมอุตสาหกรรม	1) มีการก่อสร้างสถานี ขนส่งสินค้าภูมิภาคภายใน ศูนย์โลจิสติกส์ 2) มีระบบสาธารณูปโภค พร้อมรองรับการดำเนิน ธุรกรรมโลจิสติกส์	กนอ. ขบ.	รพท.	✓		

ตารางที่ 4.4-1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วย งานหลัก	หน่วย งานสนับสนุน	แผนพัฒนา		
				ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
				1-5 ปี	6-10 ปี	ตั้งแต่ปีที่ 10
กลยุทธ์ที่ 1.3 Utilizing Logistics Hub การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อประกอบธุรกรรมโลจิสติกส์ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อประกอบธุรกรรมโลจิสติกส์ โดยดำเนินการประชาสัมพันธ์ สื่อสารการตลาด และส่งเสริมการตลาดไปยังกลุ่มเป้าหมายให้เข้ามาใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและบริการต่างๆ เพื่อรองรับการประกอบธุรกรรมโลจิสติกส์	มีอัตราการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ (Utilization Rate) ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ใน 5 ปีแรกของการก่อตั้ง และ Utilization Rate เพิ่มขึ้นเป็น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ในปีที่ 5 ถึง ปีที่ 10 ของการก่อตั้ง	กนอ.	ขบ./รพท./จังหวัดพิษณุโลก	✓	✓	
ยุทธศาสตร์ที่ 2 Business Friendly Regulations การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก						
กลยุทธ์ที่ 2.1 Urban Planning Regulations การปรับกฎระเบียบผังเมืองเฉพาะจังหวัดพิษณุโลก ปรับกฎระเบียบผังเมืองเฉพาะจังหวัดพิษณุโลกที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกรรมโลจิสติกส์ เก็บรักษาสินค้า การขนส่ง และกิจกรรมการขนถ่าย รวบรวม และกระจายสินค้า	สามารถปรับผังเมืองเพื่อรองรับการดำเนินงานของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก	กนอ. / ยผ.	พล.	✓		
กลยุทธ์ที่ 2.2 Investment Incentives การเพิ่มสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ปรับเปลี่ยนกฎระเบียบโดยให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนทำธุรกิจในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ให้ทัดเทียมผู้ลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก จะยกระดับให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์โลจิสติกส์ชั้นนำในภูมิภาคได้	สิทธิประโยชน์การลงทุนแก่ผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ ที่เพิ่มขึ้นจากสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากการลงทุนในจังหวัดพิษณุโลกในปี พ.ศ. 2561	กนอ./สกท.	พล.	✓		

ตารางที่ 4.4-1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วย งานหลัก	หน่วย งานสนับสนุน	แผนพัฒนา		
				ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
				1-5 ปี	6-10 ปี	ตั้งแต่ปีที่ 10
กลยุทธ์ที่ 2.3 Transport Regulatory Improvement การปรับปรุงระเบียบการขนส่งให้เอื้อต่อการประกอบการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ปรับปรุงระเบียบด้านการขนส่งที่ช่วยเพิ่มโอกาสของรถบรรทุกไทยและรถบรรทุกระหว่างประเทศที่เข้ามาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อรวบรวมคัดแยก และกระจายสินค้าในกลุ่มภาคเหนือตอนล่างและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงได้มากขึ้น	1) มีมาตรการห้ามรถบรรทุกใหญ่เข้าเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน 2) มีรถบรรทุกและสินค้าที่มีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางของประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นสมาชิกอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) อย่างน้อย 1 ประเทศ ที่ขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนไทยเข้ามาใช้บริการในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก	พล./สตช. คค./ขบ.	กนอ.	✓	✓	✓

ตารางที่ 4.4-1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ / กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	หน่วย งานหลัก	หน่วย งานสนับสนุน	แผนพัฒนา		
				ระยะที่ 1	ระยะที่ 2	ระยะที่ 3
				1-5 ปี	6-10 ปี	ตั้งแต่ปีที่ 10
กลยุทธ์ที่ 2.4 International Trade Services การสนับสนุนให้มีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกมาประจำการอยู่ในจังหวัดพิษณุโลก สนับสนุนให้มีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก การตรวจปล่อยสินค้า เช่น กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมวิชาการ เกษตร สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น มาประจำการอยู่ในจังหวัดพิษณุโลกเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าและอำนวยความสะดวกในการติดต่อแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ตัวแทนออกของรับอนุญาต และตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนยกระดับศูนย์โลจิสติกส์จังหวัดพิษณุโลกสู่การเป็นศูนย์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกอย่างน้อย 3 หน่วยงานเข้ามาประจำการอยู่ในจังหวัดพิษณุโลก	ศก./พณ./กษ./สร.	กนอ./พล.		✓	✓
ยุทธศาสตร์ที่ 3 Supporting Facilities Development การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนการดำเนินงานศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก						
กลยุทธ์ 3.1 Road Link การปรับปรุงโครงข่ายถนนบริเวณศูนย์โลจิสติกส์จังหวัดพิษณุโลก สนับสนุนให้มีการปรับปรุงโครงข่ายถนนบริเวณศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้า และการสัญจรเข้าออกของรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้นตามกรอบเวลาระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว	โครงข่ายถนนได้มีการปรับปรุงตามแผนที่กำหนด	ทล./ทช.	กนอ./พล.	✓	✓	✓
กลยุทธ์ที่ 3.2 Rail Link การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเข้ามาเชื่อมต่อกับศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางโดยเชื่อมโยงเส้นทางรางจากสถานีบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก เข้ามายังสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) ซึ่งอยู่ภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างสมบูรณ์	มีการเชื่อมโยงเส้นทางรางจากสถานีบึงพระเข้าสู่ศูนย์โลจิสติกส์	รฟท.	ขบ./กนอ.		✓	

คำย่อ	กนอ. = การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	พล. = จังหวัดพิษณุโลก
	กษ. = กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	ยผ. = กรมโยธาธิการและผังเมือง
	خب. = กรมการขนส่งทางบก	รฟท. = การรถไฟแห่งประเทศไทย
	คค. = กระทรวงคมนาคม	ศก. = กรมศุลกากร
	ทช. = กรมทางหลวงชนบท	สกท. = สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน
	ทล. = กรมทางหลวง	สตช. = สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
	พณ. = กระทรวงพาณิชย์	สธ. = กระทรวงสาธารณสุข

4.4.2 แผนธุรกิจ

แผนธุรกิจศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ ใช้เป็นแนวทางในการวางแผนทิศทางการลงทุนจัดหาที่ดินและพัฒนาการบริการ เพื่อดึงดูดให้ผู้มาลงทุนเช่าหรือซื้อพื้นที่ในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก และมีผู้สนใจเข้าใช้บริการในพื้นที่ โดยกำหนดแผนธุรกิจ (Business Plan) ดังนี้

วิสัยทัศน์และภารกิจของผู้พัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

1) วิสัยทัศน์ (Vision) ของผู้พัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก “เป็นผู้นำในการพัฒนา และจัดให้มีบริการโลจิสติกส์ครบวงจรที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากลในกลุ่มภาคเหนือตอนล่างและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยคำนึงถึงสังคม สิ่งแวดล้อม การมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยให้ลูกค้าผู้ใช้บริการเกิดความได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้าและการลงทุนอย่างยั่งยืน”

2) ภารกิจ (Mission) เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนด ประกอบด้วย

- การพัฒนาและจัดให้มีบริการรวบรวม คัดแยก และกระจายสินค้า บริการคลังเก็บรักษาสินค้า บริการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับการขนส่งรูปแบบอื่น และบริการโลจิสติกส์อื่นๆ ที่ครบวงจร
- การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกที่พร้อมรองรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์สาธารณะและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ส่วนบุคคล
- การพัฒนาการให้บริการที่มีคุณภาพ มีมาตรฐาน เป็นมืออาชีพ ราคาค่าบริการที่เป็นธรรม มีความเข้าใจและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การบริหารงานด้วยหลักธรรมาภิบาล สร้างการมีส่วนร่วมของภาครัฐและเอกชนในจังหวัดพิษณุโลก หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในส่วนกลาง และในพื้นที่ที่เป็นจุดต้นทางและปลายทางของสินค้าเพื่อประโยชน์ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่าย

เป้าหมายการดำเนินงาน ประกอบด้วย

1) เป้าหมายระยะ 5 ปี

- เป็นผู้นำของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่างในการพัฒนาและจัดให้มีบริการโลจิสติกส์ครบวงจรในรูปแบบของนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ (Freight Village) ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

- ขยายฐานลูกค้าในภาคเหนือตอนล่างและส่วนกลาง เพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก อย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราขยายตัวของการใช้ประโยชน์พื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เพื่อการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ใน 5 ปีแรกของการก่อตั้ง
 - สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) เป้าหมายระยะ 5-10 ปี
- เป็นผู้นำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงในการพัฒนาและจัดให้มีบริการโลจิสติกส์ครบวงจรที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล
 - ขยายฐานลูกค้าที่มีความต้องการในการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ และรักษาอัตราการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ให้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์เพื่อการปฏิบัติงานโลจิสติกส์
 - สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการทำธุรกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่ต้องการใช้พื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่

- 1) ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers) ซึ่งเป็นทั้งบริษัทชั้นนำของประเทศไทยและต่างประเทศ
- 2) ผู้ประกอบการประเภทศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบทันสมัย (Distribution Center) ผู้ประกอบการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย และศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วนและผลิตภัณฑ์ (Procurement Office)
- 3) ผู้ผลิตสินค้า และไม่ต้องการลงทุนสร้างคลังสินค้าเอง
- 4) ผู้ค้าปลีกขนาดใหญ่
- 5) กลุ่มบริษัทนำเข้าและส่งออก
- 6) ธุรกิจโลจิสติกส์สนับสนุนการกระจายสินค้าและกิจการอื่นๆ

บริการ

บริการที่เสนอ (Product Service) ของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก สามารถจำแนกเป็น

4 กลุ่มตามประเภทของลูกค้าผู้ใช้บริการ ได้แก่

- 1) บริการสำหรับผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์
- 2) บริการสำหรับเจ้าของสินค้า
- 3) บริการสำหรับผู้เช่า/ซื้อพื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
- 4) บริการสำหรับบุคคลทั่วไปที่เข้ามาติดต่อและใช้พื้นที่ในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

กลยุทธ์การแข่งขัน

จากการประเมินศักยภาพของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ให้พร้อมต่อการแข่งขันทางธุรกิจ กลยุทธ์ระดับองค์กร (Corporate Strategy) ที่ใช้เป็นกลยุทธ์การเติบโต (Growth Strategy) โดยมุ่งเน้นการขยายฐานลูกค้าผู้ใช้บริการที่เข้ามาใช้บริการภายในพื้นที่ โดยกลยุทธ์ธุรกิจ (Business Strategy) ที่เลือกใช้ ได้แก่ กลยุทธ์การสร้างความแตกต่าง (Differentiation Strategy) จากกิจการอื่นที่อยู่ในตลาดเดียวกัน โดยศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีความแตกต่างจากศูนย์กระจายสินค้าในจังหวัดอื่นๆ ได้แก่

1) เป็นศูนย์โลจิสติกส์ที่จัดตั้งในรูปแบบเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village) แห่งเดียวในภาคเหนือตอนล่างที่มีการให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร และมีระบบสาธารณูปโภครองรับการดำเนินธุรกรรมโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เช่น ระบบระบายน้ำที่ดี ระบบถนนที่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งทางถนนกับราง

2) เป็นศูนย์โลจิสติกส์แห่งเดียวในประเทศไทยที่มีพื้นที่ แบ่งเป็น

2.1) พื้นที่ให้บริการโลจิสติกส์สำหรับบุคคลทั่วไปและสาธารณะ เช่น พื้นที่สำหรับให้บริการสถานีขนส่งสินค้าทางถนน พื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรางกับทางถนน ลานจอดรถบรรทุก และลานวางกองสินค้า เป็นต้น

2.2) พื้นที่ให้เอกชนผู้สนใจเช่าที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์ด้านโลจิสติกส์ (โรงพักสินค้าส่วนบุคคล ศูนย์กระจายสินค้าส่วนบุคคล คลังสินค้าส่วนบุคคล ห้องเย็นส่วนบุคคล ลานวางกองสินค้าส่วนบุคคล) เพื่อรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในกิจการของตนเอง

3) เป็นพื้นที่ในเขตอำเภอเมืองพิษณุโลกเพียงแห่งเดียวที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ได้ครบวงจร (พื้นที่อื่นติดกับข้อกำหนดผังเมืองที่ไม่อนุญาตให้จัดตั้งคลังสินค้า)

รูปแบบการลงทุนและแผนการเงิน

รูปแบบการลงทุนในการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่มีการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักจะเป็นผู้ลงทุนหลักเพียงรายเดียวในการจัดหาที่ดิน ปรับปรุงที่ดินด้วยการถมที่ดินและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในโครงการ เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา สื่อสาร และระบบรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ขณะที่การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค และระบบรางเชื่อมโยงเข้ามาในพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมการขนส่งทางบก และการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามลำดับ

มูลค่าการลงทุนของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยที่เป็นผู้พัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ใช้เงินลงทุน รวม 1,040 ล้านบาท จำแนกเป็น

- ค่าจัดหาที่ดิน 390 ล้านบาท
- ค่าถมที่ดินและพัฒนาระบบสาธารณูปโภค 650 ล้านบาท

การนำที่ดินมาใช้ประโยชน์โดยเสนอให้หน่วยงานภาครัฐ เช่น กรมการขนส่งทางบก และการรถไฟแห่งประเทศไทย ซื้อที่ดินเพื่อพัฒนาที่ดินเป็นสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) ประมาณ 70 ไร่ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ขนส่งทางราง ประมาณ 80 ไร่ ซึ่งทั้งหมดเป็นพื้นที่สาธารณะที่จัดสรรและเก็บค่าใช้ที่ดินจากกรมการขนส่งทางบก และการรถไฟแห่งประเทศไทย ขณะที่พื้นที่ส่วนที่เหลือจำนวน 40 ไร่ (ไม่รวมพื้นที่ถนนและพื้นที่สำหรับสาธารณูปโภค) นำมาให้เอกชนเช่า/ซื้อ เพื่อดำเนินการเป็นพื้นที่ปฏิบัติการโลจิสติกส์ส่วนบุคคล เช่น ศูนย์กระจายสินค้าส่วนบุคคล คลังสินค้าส่วนบุคคล ห้องเย็นส่วนบุคคล เป็นต้น โดยมีรายได้จากการดำเนินการจาก

1) รายได้ค่าบริการระบบสาธารณูปโภค เป็นรายได้ที่มีความสำคัญที่สุดในการประกอบการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่ดำเนินการโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 ของรายได้ทั้งหมดในการดำเนินการ (ไม่นับปีแรกของการลงทุนที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีรายได้หลักมาจากการขายที่ดินจำนวน 2 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งหมดให้กรมการขนส่งทางบกเพื่อพัฒนาเป็นสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค)

2) รายได้ค่าเช่าพื้นที่ในการพัฒนาค้างสินค้าและกิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นรายได้อันเกิดจากการให้เอกชนเช่าพื้นที่เพื่อพัฒนาค้างสินค้าส่วนบุคคล ศูนย์กระจายสินค้าส่วนบุคคล เป็นต้น ซึ่งรายได้ค่าเช่าพื้นที่ในการพัฒนาค้างสินค้าและกิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นแหล่งรายได้ที่มีความสำคัญรองลงมาจากรายได้ค่าบริการระบบสาธารณูปโภค โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 6-7 ของรายได้ทั้งหมดในการดำเนินการ

3) รายได้อื่นๆ (เช่น รายได้จากการขายที่ดิน รายได้จากบริการรับจ้างก่อสร้างคลังสินค้าและบริการอื่นๆ เป็นต้น) เป็นรายได้ที่มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 3-4 ของรายได้ทั้งหมดในการดำเนินการ ยกเว้นปีแรกของการลงทุนที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีรายได้จากการขายที่ดินจำนวน 2 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งหมดให้กรมการขนส่งทางบกเป็นรายได้หลักของการดำเนินงาน

จากการประมาณการทางการเงินของกิจการในอนาคต 30 ปี (พ.ศ. 2565-2594) และงบกระแสเงินสด พบว่า ผู้ดำเนินการพัฒนาและบริหารศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย) มีผลตอบแทนทางการเงินดังนี้

- อัตราผลตอบแทนทางการเงินภายในจากการลงทุน (FIRR) คิดเป็น ร้อยละ 13.16
- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) คิดลดในอัตราร้อยละ 12 มีค่า 54.24 ล้านบาท
- อัตราส่วนผลประโยชน์ทางการเงินต่อต้นทุน (BCR) มีค่า 1.03
- ระยะเวลาคืนทุน 8 ปี 2 เดือน

4.5 เสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาศูนย์กลางการกระจายสินค้า (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลกไปสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนเพื่อให้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าภาพในการจัดหาที่ดิน และพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ควรมีขั้นตอนการดำเนินงานดังนี้

4.5.1 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะเป็นหน่วยงานที่จัดให้มีการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้าจังหวัดพิษณุโลก (Logistics Hub) ดำเนินการ

1) จัดส่งผลการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก ให้กับจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของพื้นที่และเป็นหน่วยงานเจ้าของเรื่องที่จะขอให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรทำการศึกษา เพื่อให้จังหวัดพิษณุโลกพิจารณาให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเจ้าภาพในการจัดหาที่ดินและพัฒนาโครงการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

2) จัดส่งผลการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้าจังหวัดพิษณุโลก ให้กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และการรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานที่ให้การสนับสนุนการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่มีองค์ประกอบของสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางราง และการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อกับศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระทรวงคมนาคมรับทราบ

4.5.2 จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลกนำผลการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก (Logistics Hub) ดำเนินการ

1) เสนอในที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดพิษณุโลก (กรอ. จังหวัด) /คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดพิษณุโลก (กบจ. จังหวัด) ซึ่งมีผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและสนับสนุนให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเจ้าภาพในการจัดหาที่ดินและพัฒนาโครงการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

2) กรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัดพิษณุโลก/คณะกรรมการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการจังหวัดพิษณุโลกให้ความเห็นชอบ ขอให้มอบหมายสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดพิษณุโลกเป็นผู้ประสานงานกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณารับไปดำเนินการเป็นเจ้าภาพจัดหาที่ดินและพัฒนาโครงการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

4.5.3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและกระทรวงอุตสาหกรรม

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พิจารณาเรื่องการรับเป็นเจ้าภาพจัดหาและพัฒนาโครงการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก โดยกรณีที่เห็นชอบขอให้มีการประสานงานในระดับเจ้าหน้าที่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อขอความร่วมมือในการขับเคลื่อนศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ไปสู่การปฏิบัติ โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ขอความร่วมมือ

- 1) กรมการขนส่งทางบก ในการเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค
- 2) การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อให้มีการพัฒนาระบบการเดินรถไฟเพื่อรองรับส่งสินค้าจากสถานีบึงพระเข้ามายังพื้นที่สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ซึ่งอยู่ภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- 3) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อการสนับสนุนข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- 4) กรณีที่การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เห็นชอบร่วมกันเบื้องต้นในการร่วมกันขับเคลื่อนศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ไปสู่การปฏิบัติ จะต้องแจ้งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม/ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม/ปลัดกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นชอบ
- 5) เมื่อกระทรวงอุตสาหกรรมและกระทรวงคมนาคมเห็นชอบ ขอให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในการส่งเรื่องการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะหน่วยงานเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ที่กำหนดให้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นเจ้าภาพหลักนำเสนอเรื่องการขับเคลื่อนศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อให้คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พิจารณาเห็นชอบ

4.5.4 คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พิจารณา เรื่องการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่เสนอโดยกระทรวงอุตสาหกรรม/การนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย และกรณีที่เกิดคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ ของประเทศ พิจารณาแล้วเห็นชอบ ขอให้พิจารณา

1) มอบให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเจ้าภาพหลักในการจัดหา ที่ดินและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคภายในโครงการและประกาศให้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เป็นนิคมอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ และขอให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประสาน การทำงานร่วมกับหน่วยงานสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2) กำหนดให้การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เป็นวาระสำคัญในการพัฒนา ระดับประเทศหรือระดับภาค (National or Regional Development Agenda)

3) ให้การอุดหนุนงบประมาณในการจัดหาที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (เฉพาะที่ดินที่ใช้ในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางบก และพื้นที่ เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางบกกับการขนส่งทางรางที่ดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางบกและการรถไฟ แห่งประเทศไทย

4) สนับสนุนการจัดสรรงบประมาณแก่กรมการขนส่งทางบกในการก่อสร้างสถานีขนส่ง สินค้าภูมิภาค ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

5) สนับสนุนการจัดสรรงบประมาณแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยในการพัฒนาระบบราง เชื่อมโยงเข้ามายังพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

6) สนับสนุนการจัดสรรงบประมาณแก่กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทในการพัฒนา หรือขยายโครงข่ายถนนเชื่อมโยงเข้ามาในพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก